

MINISTERI DE FOMENT

12745 REIAL DECRET 1191/2000, de 23 de juny, sobre interoperabilitat del sistema ferroviari d'alta velocitat. («BOE» 160, de 5-7-2000.)

Amb la finalitat d'harmonitzar el conjunt de normes tècniques que s'apliquen als ferrocarrils, la Directiva 96/48/CE del Consell, de 23 de juliol, relativa a la interoperabilitat del sistema ferroviari transeuropeu d'alta velocitat, ha establert uns requisits essencials aplicables al sistema ferroviari transeuropeu d'alta velocitat, ahora que ha determinat les condicions que han de complir els organismes encarregats d'avaluar la conformitat o la idoneïtat per a l'ús dels components de la interoperabilitat i dels subsistemes de caràcter estructural.

Per tal d'incorporar a l'ordenament intern la Directiva comunitària esmentada, cal recollir els requisits que s'hi estableixen i distingir-hi els que es refereixen als anomenats components d'interoperabilitat i els que tenen a veure amb els anomenats subsistemes de caràcter estructural. Es tracta també de determinar-ne l'àmbit d'aplicació i de regular els procediments de declaració i avaluació de la conformitat, així com les autoritats competents en aquestes matèries.

La competència per incorporar al dret intern la Directiva 96/48/CE, del Consell, de 23 de juliol, l'estableix, a més del títol competencial que preveu la disposició final primera d'aquest Reial decret, la disposició addicional setena de la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'ordenació dels transports terrestres, que autoritza el Govern per dictar, a proposta del Ministeri de Foment, les disposicions necessàries per a l'aplicació i el desplegament de la Llei esmentada.

En virtut d'això, a proposta del ministre de Foment, d'acord amb el Consell d'Estat i amb la deliberació prèvia del Consell de Ministres en la reunió del dia 23 de juny de 2000,

DISPOSO:

CAPÍTOL I

Normes generals

Article 1. *Objecte.*

1. Aquest Reial decret té com a objecte fixar les condicions que s'han de complir per dur a terme la interoperabilitat de la part espanyola del sistema ferroviari transeuropeu d'alta velocitat, que es descriu a l'annex I.

2. Aquestes condicions es refereixen al projecte, la construcció, l'adaptació i l'explotació de les infraestructures i del material rodant que concorren en el funcionament del sistema que es posin en servei després de la data d'entrada en vigor d'aquest Reial decret.

3. Per a cada subsistema, aquest Reial decret es refereix a les disposicions relatives als paràmetres, els components d'interoperabilitat, les interfícies i els procediments, així com a les condicions de coherència global del sistema ferroviari transeuropeu d'alta velocitat requerides per aconseguir-ne l'interoperabilitat.

Article 2. *Definicions.*

Als efectes d'aquest Reial decret, s'entén per:

a) Sistema ferroviari transeuropeu d'alta velocitat: el conjunt compost per les infraestructures ferroviàries,

incloses les línies i les instal·lacions fixes, de la xarxa transeuropea de transport, construïdes o condicionades per ser recorregudes a alta velocitat, i pel material rodant concebut per recórrer aquestes infraestructures, tal com descriu l'annex I.

b) Interoperabilitat: la capacitat del sistema ferroviari transeuropeu d'alta velocitat per permetre la circulació segura i ininterrompuda de trens d'alta velocitat complint els rendiments especificats. Aquesta capacitat es basa en el conjunt de condicions reglamentàries, tècniques i operatives que s'han de complir per satisfer els requisits essencials.

c) Subsistemes: el sistema ferroviari transeuropeu d'alta velocitat es divideix en subsistemes de caràcter estructural o funcional per als quals s'han de definir requisits essencials, tal com indica l'annex II.

d) Components d'interoperabilitat: qualsevol component elemental, grup de components, subconjunt o conjunt complet de materials incorporats o destinats a ser incorporats en un subsistema, del qual depengui directament o indirectament la interoperabilitat del sistema ferroviari transeuropeu d'alta velocitat.

e) Requisits essencials: el conjunt de condicions que ha de satisfer el sistema ferroviari transeuropeu d'alta velocitat, els subsistemes i els components d'interoperabilitat, descrites a l'annex III.

f) Especificació europea: una definició tècnica comuna, certificació tècnica europea o norma nacional que incorpori una norma europea, tal com defineix l'article 11 de la Llei 48/1998, de 30 de desembre, sobre procediments de contractació en els sectors de l'aigua, l'energia, els transports i les telecomunicacions, per la qual s'incorporen les directives 93/38/CEE i 92/13/CEE.

g) Especificacions tècniques d'interoperabilitat (d'ara endavant anomenades «ETI»): les especificacions de què és objecte cada subsistema, amb vista a satisfer els requisits essencials, mitjançant les quals s'estableixen les relacions funcionals recíproques necessàries entre els subsistemes del sistema ferroviari transeuropeu d'alta velocitat i se'n garanteix la coherència.

h) Organisme comú representatiu: l'entitat que reuneix representants dels administradors de la infraestructura, de les empreses ferroviàries i de la indústria, encarregat d'elaborar les ETI. Per administrador de la infraestructura s'entén el que a aquests efectes indica el Reial decret 2111/1998, de 2 d'octubre, pel qual es regula l'accés a les infraestructures ferroviàries en l'article 3.

i) Organismes notificats: les entitats encarregades d'avaluar la conformitat o la idoneïtat per a l'ús dels components d'interoperabilitat o de tramitar el procediment de verificació «CE» dels subsistemes.

Article 3. *Obligatorietat dels requisits essencials.*

1. El sistema ferroviari transeuropeu d'alta velocitat, els subsistemes i els components d'interoperabilitat han de complir els requisits essencials que els corresponguin.

2. Les prescripcions tècniques dels plec dels contractes que siguin necessaris per complir les especificacions europees o les altres normes vigents, no han de ser contràries als requisits essencials.

Article 4. *Excepcions a l'aplicació de les ETI.*

1. Els subsistemes han de ser conformes amb les ETI, conformitat que s'ha de mantenir de manera permanent durant el seu ús.

No obstant això, el secretari d'Estat d'Infraestructures pot acordar que no s'apliquin determinades ETI, fins i tot les relatives al material rodant, en els casos i les condicions següents:

a) Per a un projecte de nova línia o de condicionament d'una línia ja existent per adaptar-la a l'alta velocitat, que estigui en fase avançada de desenvolupament en el moment de la publicació de les ETI.

S'ha de notificar prèviament a la Comissió Europea la intenció d'introduir una excepció, s'ha d'informar del grau de desenvolupament del projecte i s'ha d'enviar un expedient amb les ETI o les parts d'ETI que es vol que no s'apliquin, les disposicions que es pensin posar en pràctica en la realització del projecte per afavorir-ne la interoperabilitat en el futur, i els motius tècnics, administratius o econòmics que justifiquin l'excepció.

b) Per a un projecte de condicionament de línia ja existent per adaptar-la a l'alta velocitat, quan el gàlib, l'amplada o la distància entre eixos de les vies de la línia tinguin uns valors diferents dels existents en la major part de la xarxa ferroviària europea i quan aquesta línia no constitueixi una connexió directa amb la xarxa d'alta velocitat d'un altre Estat membre que formi part de la xarxa transeuropea d'alta velocitat.

S'ha de notificar prèviament a la Comissió Europea la intenció d'introduir una excepció i s'ha de remetre un expedient amb les ETI o les parts d'ETI relatives al paràmetre o els paràmetres físics que preveu el paràgraf anterior que es vulgui que no s'apliquin, les disposicions que es pensin posar en pràctica en la realització del projecte per afavorir-ne la interoperabilitat en el futur, les mesures transitòries que permetin garantir la compatibilitat d'explotació i els motius tècnics, administratius o econòmics que justifiquin l'excepció.

c) Per a un projecte de condicionament d'una línia ja existent per adaptar-la a l'alta velocitat, quan l'aplicació d'aquestes ETI posi en perill la viabilitat econòmica del projecte.

S'ha de notificar prèviament a la Comissió Europea, a efectes que aquesta adopti la decisió corresponent, la intenció d'introduir una excepció i s'ha de remetre un expedient amb les ETI o les parts d'ETI que es vol que no s'apliquin.

2. Les ETI no han de ser obstacle per a les decisions dels òrgans competents relatives a la utilització de les infraestructures noves o condicionades per a la circulació d'altres trens.

3. L'aplicació de les ETI no ha de crear obstacles des del punt de vista de la rendibilitat al manteniment de la coherència de la xarxa ferroviària espanyola. El compliment de les ETI ha de permetre un sistema ferroviari d'alta velocitat que mantingui de manera adequada la coherència de la xarxa ferroviària existent.

Article 5. *Motivació.*

Qualsevol decisió adoptada en aplicació d'aquest Reial decret referida a l'avaluació de la conformitat o la idoneïtat per a l'ús de components d'interoperabilitat, la verificació de subsistemes integrants del sistema ferroviari transeuropeu d'alta velocitat, així com les decisions que es prenguin en aplicació dels articles 8.3, 9 i 14 s'ha de motivar amb precisió absoluta. S'ha de notificar a l'interessat amb la màxima brevetat possible, amb indicació de les vies de recurs que permeti la normativa vigent i dels terminis en què els esmentats recursos s'hagin de presentar.

CAPÍTOL II

Components d'interoperabilitat

Article 6. *Competència.*

El secretari d'Estat d'Infraestructures ha d'adoptar totes les mesures oportunes perquè els components d'interoperabilitat:

a) Només es comercialitzin si permeten la interoperabilitat del sistema ferroviari transeuropeu d'alta velocitat, de conformitat amb els requisits essencials.

b) S'utilitzin en l'àmbit per al qual estiguin destinats i siguin instal·lats i mantinguts adequadament.

Aquestes mesures no han d'obstaculitzar la comercialització d'aquests components per a altres aplicacions ni la seva utilització en les línies ferroviàries convencionals.

Article 7. *Comercialització.*

No es pot prohibir, restringir o dificultar la comercialització de components d'interoperabilitat per a la seva utilització en el sistema ferroviari d'alta velocitat quan aquests components compleixin el que disposa aquest Reial decret.

Article 8. *Conformitat amb els requisits essencials.*

1. Es consideren conformes amb els requisits essencials que els siguin aplicables, els components d'interoperabilitat que estiguin proveïts de la declaració «CE» de conformitat o idoneïtat per a l'ús, els elements dels quals especifica l'annex IV.

2. El compliment per un component d'interoperabilitat dels requisits essencials que li són aplicables s'ha de determinar en relació amb les especificacions europees pertinents, en cas que n'hi hagi.

3. Quan es consideri que unes especificacions europees no s'ajusten als requisits essencials, el secretari d'Estat d'Infraestructures pot retirar aquestes especificacions de les publicacions on estiguin inscrites o proposar-ne l'esmena.

Article 9. *Restriccions a l'aplicació de components d'interoperabilitat.*

1. Si es comprova que un component d'interoperabilitat que té la declaració «CE» de conformitat o idoneïtat per a l'ús, que estigui comercialitzat i sigui utilitzat per a l'ús al qual està destinat, pot posar en risc el compliment dels requisits essencials, el secretari d'Estat d'Infraestructures ha d'adoptar totes les mesures necessàries per restringir-ne l'aplicació, per prohibir-ne l'ús o per retirar-lo del mercat. S'ha d'informar immediatament la Comissió Europea de les mesures adoptades i indicar-li les raons d'aquesta decisió tot precisant, en particular, si la no-conformitat deriva de:

- L'incompliment dels requisits essencials.
- Una aplicació incorrecta de les especificacions europees en cas que s'invoqui l'aplicació d'aquestes especificacions.
- Una insuficiència de les especificacions europees.

2. Quan un component d'interoperabilitat que tingui la declaració «CE» de conformitat no sigui conforme, la Secretaria d'Estat d'Infraestructures ha d'ordenar l'obertura d'un expedient informatiu per determinar-ne les causes a fi que s'adoptin les mesures pertinents. Se n'ha d'informar la Comissió Europea i els altres estats membres de la Unió Europea.

Article 10. La declaració «CE» de conformitat.

1. Per expedir la declaració «CE» de conformitat o d'adequació per a l'ús d'un component d'interoperabilitat, el fabricant, o el seu mandatari establert a la Comunitat Europea, ha d'aplicar les disposicions previstes per les ETI que l'afectin.

2. Quan les ETI hi obliguin, l'avaluació de la conformitat o de l'adequació per a l'ús d'un component d'interoperabilitat ha de ser tramitada per l'organisme notificat al qual el fabricant, o el seu mandatari establert a la Comunitat Europea, hagi sol·licitat l'avaluació esmentada.

3. Si algun dels components d'interoperabilitat és objecte d'altres directives comunitàries sobre altres aspectes, la declaració «CE» de conformitat o d'adequació per a l'ús ha d'indicar, en aquest cas, que els components d'interoperabilitat també compleixen les exigències de les directives esmentades.

4. Si tant el fabricant com el seu mandatari establert a la Comunitat Europea incompleixen les obligacions que assenyalen els apartats 1, 2 i 3, aquestes incumbeixen a qualsevol persona que comercialitzi el component d'interoperabilitat de què es tracti. Les mateixes obligacions afecten qui munti els components d'interoperabilitat o una part dels components d'interoperabilitat d'origen diferent o els fabriqui per al seu propi ús, a efectes del que disposa aquest Reial decret.

5. Sens perjudici del que disposa l'article anterior:

a) Qualsevol constatació que s'ha expedit indegudament la declaració «CE» de conformitat suposa per al fabricant o el seu mandatari establert a la Comunitat Europea l'obligació de modificar el component d'interoperabilitat per fer-lo conforme i cessar en la infracció.

b) En cas que persisteixi la no-conformitat, el secretari d'Estat d'Infraestructures ha d'adoptar les mesures oportunes per restringir o prohibir la comercialització del component d'interoperabilitat en qüestió, o retirar-lo del mercat d'acord amb el que disposa l'article anterior.

CAPÍTOL III**Subsistemes de caràcter estructural****Article 11. Posada en servei.**

Correspon a la Secretaria d'Estat d'Infraestructures autoritzar la posada en servei dels subsistemes de caràcter estructural integrants del sistema ferroviari transeuropeu d'alta velocitat que s'implantin en territori espanyol o que explotin les empreses ferroviàries establertes a Espanya.

Amb aquesta finalitat, la Secretaria d'Estat d'Infraestructures ha d'adoptar les mesures necessàries perquè els subsistemes esmentats només puguin entrar en servei si són concedits, fabricats i instal·lats i/o explotats de manera que no perilli el compliment dels requisits essencials que els afectin, quan s'integrin en el sistema ferroviari transeuropeu d'alta velocitat.

Article 12. Declaració «CE» de verificació.

1. Es consideren interoperables i conformes als requisits essencials que els afecten, els subsistemes de caràcter estructural constitutius del sistema ferroviari transeuropeu d'alta velocitat que estiguin proveïts de la declaració «CE» de verificació.

2. La verificació de la interoperabilitat, amb compliment dels requisits essencials, d'un subsistema de caràcter estructural constitutiu del sistema ferroviari tran-

seuropeu d'alta velocitat es determina amb referència a les ETI, si n'hi ha.

3. Si es detecta que les ETI no s'ajusten completament als requisits essencials, es pot consultar el Comitè que preveu l'article 31 de la Directiva 96/48. Les consultes les tramita la Secretaria d'Estat d'Infraestructures.

Article 13. Procediment de declaració «CE» de verificació.

1. Per expedir la declaració «CE» de verificació, l'entitat contractant o el seu mandatari ha de fer tramitar el procediment de verificació «CE» a l'organisme notificat que hagi escollit a aquest efecte.

2. La funció de l'organisme notificat encarregat de la verificació «CE» d'un subsistema comença en la fase de projecte i inclou tot el període de construcció fins a la fase d'homologació, abans de la posada en servei del subsistema.

3. L'organisme notificat és responsable de la constitució de l'expedient tècnic que s'ha d'adjuntar a la declaració «CE» de verificació. Aquest expedient tècnic ha de contenir tota la documentació necessària relativa a les característiques del subsistema i, si s'escau, tots els elements que provin la conformitat dels components d'interoperabilitat. Així mateix, ha de contenir tots els elements relatius a les condicions i els límits d'utilització i a les instruccions de conservació, d'observació contínua o periòdica, de regulació i de manteniment.

Article 14. Verificació complementària.

1. Quan es comprovi que un subsistema de caràcter estructural, proveït de la declaració «CE» de verificació acompanyada de l'expedient tècnic, no compleix plenament el que disposa aquest Reial decret i, en particular, els requisits essencials, es pot sol·licitar que es duguin a terme verificacions complementàries.

2. En aquest cas, la Secretaria d'Estat d'Infraestructures ha d'informar immediatament la Comissió de les verificacions complementàries sol·licitades i exposar les raons que les justifiquin.

3. Sens perjudici del que disposen els apartats anteriors, no es pot prohibir, restringir o dificultar per motius que afectin el que disposa aquest Reial decret, la construcció, la posada en servei i l'explotació de subsistemes de caràcter estructural constitutius del sistema ferroviari transeuropeu d'alta velocitat quan compleixin els requisits essencials.

CAPÍTOL IV**Organismes notificats****Article 15. Reconeixement dels organismes notificats.**

1. La Secretaria d'Estat d'Infraestructures ha de notificar, si s'escau, a la Comissió i als altres estats membres de la Unió Europea els organismes encarregats d'efectuar el procediment d'avaluació de la conformitat o l'adequació per a l'ús que preveu l'article 10 i el procediment de verificació que defineix l'article 13, i indicar l'àmbit de competència de cadascun.

2. S'apliquen els criteris exposats a l'annex VII per a l'avaluació dels organismes que s'hagin de notificar. Se suposa que compleixen els criteris esmentats els organismes que satisfacin els criteris d'avaluació que fixen les normes europees pertinents. La Secretaria d'Estat d'Infraestructures, a fi de comprovar que aquests organismes reuneixen els requisits exigibles, pot requerir-los perquè aportin la documentació que consideri necessària.

3. La Secretaria d'Estat d'Infraestructures ha de retirar l'autorització atorgada als organismes que deixin d'ajustar-se als criteris previstos en l'annex VII. N'ha d'informar immediatament la Comissió i els altres estats membres.

4. Si la Secretaria d'Estat d'Infraestructures considera que un organisme notificat per un altre Estat membre no compleix els criteris pertinents, l'assumpte s'ha de sotmetre al Comitè que preveu l'article 21 de la Directiva 96/48, relativa a la interoperabilitat del sistema ferroviari transeuropeu d'alta velocitat.

Disposició derogatòria única. *Derogació normativa.*

Queden derogades totes les disposicions del mateix rang o inferior que s'oposin al que disposa aquest Reial decret.

Disposició final primera. *Competència de l'Estat.*

Aquest Reial decret es dicta a l'empara del que disposa l'article 149.1.21a de la Constitució, que atribueix a l'Estat la competència en matèria de ferrocarrils i transports terrestres que transcorrin pel territori de més d'una comunitat autònoma i el règim general de comunicacions.

Disposició final segona. *Desplegament normatiu.*

S'autoritza el ministre de Foment per dictar les normes necessàries per al desplegament i l'aplicació d'aquest Reial decret, així com per modificar-ne els annexos en tot el que sigui necessari com a conseqüència del que disposi la normativa comunitària.

Disposició final tercera. *Entrada en vigor.*

Aquest Reial decret entra en vigor l'endemà de la publicació en el «Butlletí Oficial de l'Estat».

Madrid, 23 de juny de 2000.

JUAN CARLOS R.

El ministre de Foment,

FRANCISCO ÁLVAREZ-CASCOS FERNÁNDEZ

ANNEX I

Sistema ferroviari transeuropeu d'alta velocitat

1. Infraestructures

a) Les infraestructures del sistema ferroviari transeuropeu d'alta velocitat són les de les línies de la xarxa de transport transeuropea especificades en el marc de les orientacions esmentades en l'article 155 del Tractat Constitutiu de la Comunitat Europea:

1r Que estiguin especialment construïdes per ser recorregudes a alta velocitat.

2n Que estiguin especialment condicionades per ser recorregudes a alta velocitat.

Poden incloure línies de mallat i d'enllaç, en particular les connexions de línies noves o condicionades per a alta velocitat amb les estacions del centre de les ciutats, i en les quals les velocitats han de tenir en compte les condicions locals.

b) Les línies d'alta velocitat inclouen:

1r Les línies especialment construïdes per a l'alta velocitat equipades per a velocitats en general iguals o superiors a 250 km/h.

2n Les línies especialment condicionades per a l'alta velocitat equipades per a velocitats entorn dels 200 km/h.

3r Les línies especialment condicionades per a l'alta velocitat, de caràcter específic a causa de dificultats topogràfiques, de relleu o d'entorn urbà, la velocitat de les quals s'ha d'ajustar cas per cas.

2. Material rodant

Els trens d'alta velocitat de tecnologia avançada han d'estar concebuts per garantir una circulació segura i ininterrompuda:

a) A una velocitat de 250 km/h com a mínim en les línies construïdes especialment per a l'alta velocitat, i alhora, en les circumstàncies adequades, han de poder assolir velocitats superiors als 300 km/h.

b) A una velocitat entorn dels 200 km/h en les línies existents condicionades especialment.

c) A la velocitat més alta possible en les altres línies.

3. Coherència de les infraestructures i del material rodant

Els serveis de trens d'alta velocitat suposen l'existència d'un excel·lent grau de coherència entre les característiques de la infraestructura i les del material rodant. D'aquesta coherència depenen el nivell de les prestacions, la seguretat, la qualitat dels serveis i el seu cost.

ANNEX II

Subsistemes

1. A efectes d'aquest Reial decret, el sistema constitutiu del sistema ferroviari transeuropeu d'alta velocitat es pot dividir en subsistemes, corresponents:

1r O a àmbits de naturalesa estructural:

a) Infraestructura.

b) Energia.

c) Control i comandament i senyalització.

d) Material rodant.

2n O bé a àmbits de naturalesa funcional:

a) Manteniment.

b) Medi ambient.

c) Explotació.

d) Usuaris.

2. Per a cada un dels subsistemes s'ha de fixar la llista dels aspectes vinculats amb la interoperabilitat en els mandats confiats a l'organisme comú representatiu per a l'elaboració dels projectes d'ETI.

3. En particular, es consideren paràmetres fonamentals per dur a terme la interoperabilitat els elements següents:

a) Gàlib mínim de les infraestructures.

b) Radis de corba mínims.

c) Amplada de via.

d) Esforços màxims sobre la via.

e) Longitud mínima de les andanes.

f) Alçària de les andanes.

g) Tensió d'alimentació.

h) Geometria de les catenàries.

i) Característiques de l'ERTMS ⁽¹⁾.

j) Càrrega per eix.

k) Longitud màxima dels trens.

l) Gàlib del material rodant.

m) Característiques mínimes de frenada.

n) Característiques elèctriques límit del material rodant.

- ñ) Característiques mecàniques límit del material rodant.
- o) Característiques de l'explotació vinculades amb la seguretat dels trens.
- p) Característiques límit relacionades amb els sorolls exteriors.
- q) Característiques límit relacionades amb les vibracions exteriors.
- r) Característiques límit relacionades amb les perturbacions electromagnètiques externes.
- s) Característiques límit relacionades amb els sorolls interiors.
- t) Característiques límit relacionades amb l'aire condicionat.
- u) Característiques relacionades amb el transport de persones minusvàlides.

Els paràmetres fonamentals que són necessaris per al compliment dels requisits essencials els determina cada ETI.

(1) European Rail Traffic Management System.

ANNEX III

Requisits essencials

1. *Requisits generals*

1r Seguretat.

a) La concepció, la construcció o la fabricació, el manteniment i la vigilància dels components crítics per a la seguretat i, en especial, dels elements que intervenen en la circulació dels trens, han de garantir la seguretat al nivell corresponent als objectius fixats per a la xarxa, fins i tot en situacions degradades definides.

b) Els paràmetres del contacte roda-carril han de complir els criteris necessaris per garantir una circulació totalment segura a la velocitat màxima autoritzada.

c) Els components utilitzats han de resistir els esforços normals o excepcionals especificats durant el període de servei. Aplicant els mitjans adequats, s'han de limitar les repercussions de les fallades fortuïtes en la seguretat.

d) En la concepció de les instal·lacions fixes i del material rodant, així com en l'elecció de materials, s'ha de tenir en compte l'objectiu de limitar la producció, la propagació i els efectes del foc i el fum en cas d'incendi.

e) Els dispositius destinats a ser manipulats pels usuaris s'han de dissenyar de manera que no posin en perill la seguretat dels usuaris en cas d'una utilització que encara que sigui previsible no s'ajusti a les indicacions dels cartells informatius.

2n Fiabilitat i disponibilitat.

La vigilància i el manteniment dels elements fixos i mòbils que intervenen en la circulació dels trens s'han d'organitzar, dur a terme i quantificar perquè la seva funció es continuï exercint en les condicions previstes.

3r Salut.

a) Els materials que per la manera d'utilitzar-los puguin posar en perill la salut de les persones que hi tinguin accés no s'han d'utilitzar en els trens ni en les infraestructures ferroviàries.

b) En l'elecció, la posada en servei i la utilització d'aquests materials s'ha de tenir en compte l'objectiu de limitar l'emissió de fums o gasos nocius i perillosos, especialment en cas d'incendi.

4t Protecció del medi ambient.

a) En la concepció del sistema ferroviari transeuropeu d'alta velocitat s'han d'avaluar i tenir en compte les repercussions de la seva implantació i explotació sobre el medi ambient, de conformitat amb les disposicions comunitàries vigents.

b) Els materials utilitzats en trens i infraestructures han d'evitar l'emissió de fums o gasos nocius i perillosos per al medi ambient, especialment en cas d'incendi.

c) El material rodant i els sistemes d'alimentació d'energia s'han de concebre i fabricar per ser compatibles des del punt de vista electromagnètic amb les instal·lacions, els equips i les xarxes públiques o privades amb què puguin interferir.

5è Compatibilitat tècnica.

Les característiques tècniques de les infraestructures i de les instal·lacions fixes han de ser compatibles entre si i amb les dels trens que circulin pel sistema ferroviari transeuropeu d'alta velocitat.

En cas que, en algunes parts de la xarxa, sigui difícil ajustar-se a aquestes característiques, es podrien aplicar solucions temporals que garanteixin la futura compatibilitat.

2. *Requisits específics de cada subsistema*

1r Infraestructures.

Seguretat.

S'han de prendre les mesures adequades per evitar l'accés o la intrusió indesitjable a les instal·lacions de les línies per les quals se circuli a alta velocitat.

Així mateix, s'han d'adoptar mesures que limitin el perill per a les persones, en especial en el moment de passar per les estacions dels trens que circulin a alta velocitat.

Les infraestructures a què té accés el públic s'han de concebre i construir de manera que es limitin els riscos per a la seguretat de les persones (estabilitat, incendi, accessos, evacuació, andana, etc.).

S'han d'establir les disposicions adequades per tenir en compte les condicions especials de seguretat en els túnels de gran longitud.

2n Energia.

a) Seguretat.

El funcionament de les instal·lacions d'alimentació d'energia no ha de posar en perill la seguretat dels trens d'alta velocitat ni de les persones (usuaris, personal ferroviari, habitants de l'entorn i d'altres).

b) Protecció del medi ambient.

El funcionament de les instal·lacions d'alimentació d'energia no ha d'afectar el medi ambient per sobre dels límits especificats.

c) Compatibilitat tècnica.

Els sistemes d'alimentació d'energia elèctrica utilitzats en el sistema ferroviari transeuropeu d'alta velocitat han de permetre que els trens duguin a terme les prestacions d'acord amb les seves especificacions i ser compatibles amb els dispositius de captació instal·lats als trens.

3r Control i comandament i senyalització.

a) Seguretat.

Les instal·lacions i les operacions de control i comandament i de senyalització que s'utilitzin per al sistema ferroviari transeuropeu d'alta velocitat han de permetre

una circulació dels trens que tingui el nivell de seguretat corresponent als objectius fixats per a la xarxa.

b) Compatibilitat tècnica.

Qualsevol nova infraestructura d'alta velocitat i qualsevol material rodant nou d'alta velocitat construïts o desenvolupats després de l'adopció de sistemes de control i comandament i de senyalització compatibles han d'estar adaptats a la utilització d'aquests sistemes.

Els equips de control i comandament i de senyalització instal·lats en els llocs de conducció dels trens han de permetre una explotació normal, en les condicions especificades, en tot el sistema ferroviari transeuropeu d'alta velocitat.

4t Material rodant.

a) Seguretat.

Les estructures del material rodant i de les connexions entre vehicles han d'estar concebudes per protegir les zones de viatgers i de conducció en cas de col·lisió o descarrilament.

Els equips elèctrics no han de posar en perill la seguretat de funcionament de les instal·lacions de control i comandament i de senyalització.

Les tècniques de frenada i els esforços exercits han de ser compatibles amb el disseny de les vies, les estructures d'obra i els sistemes de senyalització.

S'han de prendre mesures en matèria d'accés als components sota tensió elèctrica perquè no perilli la seguretat de les persones.

Hi ha d'haver dispositius que, en cas de perill, permetin als passatgers assenyalar-ho al conductor, i al personal del tren posar-se en contacte amb el conductor.

Les portes d'accés han d'estar dotades d'un sistema de tancament i obertura que garanteixi la seguretat dels viatgers.

Hi ha d'haver sortides d'emergència i han d'estar senyalitzades.

S'han d'adoptar disposicions apropiades per tenir en compte les condicions especials de seguretat en els túnels de gran longitud.

Es obligatori a bord dels trens un sistema d'il·luminació d'auxili amb intensitat i autonomia suficients.

Els trens han de portar un sistema de sonorització que permeti que el personal a bord del tren i el personal de control en terra puguin dirigir missatges als passatgers.

b) Fiabilitat i disponibilitat.

El disseny dels equips fonamentals, de rodament, tracció i frenada, així com de control i comandament, han de permetre, en una situació degradada definida, la continuació del trajecte sense conseqüències nefastes per als equips que continuïn funcionant.

c) Compatibilitat tècnica.

Els equips elèctrics han de ser compatibles amb el funcionament de les instal·lacions de control i comandament i de senyalització.

Les característiques dels dispositius de captació de corrent han de permetre la circulació dels trens amb els sistemes d'alimentació d'energia del sistema ferroviari transeuropeu d'alta velocitat.

Les característiques del material rodant li han de permetre circular en totes les línies en què estigui prevista la seva explotació.

5è Manteniment.

a) Salut.

Les instal·lacions tècniques i els procediments utilitzats en els centres de manteniment no han de ser una amenaça per a la salut de les persones.

b) Protecció del medi ambient.

Les instal·lacions tècniques i els procediments utilitzats en els centres de manteniment no han d'excedir els nivells de nocivitat admissibles per al medi ambient.

c) Compatibilitat tècnica.

Les instal·lacions de manteniment en què es tractin els trens d'alta velocitat han de permetre que s'hi duiguin a terme les operacions de seguretat, higiene i comoditat en tots els trens per als quals es van concebre.

6è Medi ambient.

a) Salut.

L'explotació del sistema ferroviari transeuropeu d'alta velocitat s'ha d'ajustar als nivells reglamentaris en matèria de contaminació acústica.

b) Protecció del medi ambient.

L'explotació del sistema ferroviari transeuropeu d'alta velocitat no ha de generar vibracions al terra inadmissibles per a les activitats i l'entorn pròxims a la infraestructura i en estat normal de manteniment.

7è Explotació.

a) Seguretat.

La coherència de les normes d'explotació de les xarxes juntament amb la qualificació dels conductors i del personal de tren han de garantir una explotació internacional en condicions de seguretat.

Les operacions i la periodicitat del manteniment, la formació i la qualificació del personal que du a terme aquesta tasca i el sistema d'assegurament de qualitat establert en els centres de manteniment a què pertanyen els operadors corresponents han de garantir un alt nivell de seguretat.

b) Fiabilitat i disponibilitat.

Les operacions i la periodicitat del manteniment, la formació i la qualificació del personal que du a terme aquesta tasca i el sistema d'assegurament de qualitat creat pels responsables de l'explotació en els centres de manteniment han de garantir un alt nivell de fiabilitat i disponibilitat del sistema.

c) Compatibilitat tècnica.

La coherència de les normes d'explotació de les xarxes, juntament amb la qualificació dels conductors, del personal de tren i dels encarregats de la gestió de la circulació han de garantir l'eficàcia de l'explotació en tot el sistema ferroviari transeuropeu d'alta velocitat.

ANNEX IV

Components d'interoperabilitat

DECLARACIÓ «CE» DE CONFORMITAT I D'IDONEÏTAT PER A L'ÚS

1. Components d'interoperabilitat

La declaració «CE» s'aplica als components d'interoperabilitat relacionats amb la interoperabilitat del sistema ferroviari transeuropeu d'alta velocitat que esmenta l'article 1.3. Aquests components d'interoperabilitat poden ser:

a) Components comuns.

Els components que no són propis del sistema ferroviari que poden ser utilitzats per a altres aplicacions sense necessitat de modificació.

b) Components comuns amb característiques específiques.

Els components que, com a tals, no són específics del sistema ferroviari, però que han d'oferir determinades prestacions específiques quan hi siguin utilitzats.

- c) Components específics.

Els components propis de les aplicacions ferroviàries.

2. Àmbit d'aplicació

La declaració «CE» es refereix al següent:

a) Sigui a l'avaluació, per un o diversos organismes notificats, de la conformitat intrínseca d'un component d'interoperabilitat, considerat aïlladament, amb les especificacions tècniques a què s'ha d'ajustar.

b) Sigui a l'avaluació/valoració, per un o diversos organismes notificats, de la idoneïtat per a l'ús d'un component d'interoperabilitat, considerat en el seu entorn ferroviari, en especial quan entren en joc interfícies, amb relació a les especificacions tècniques, en particular d'índole funcional, que han de ser verificades.

Per als procediments d'avaluació que duen a terme els organismes notificats en les fases tant de disseny com de producció s'han d'utilitzar els mòduls que defineix la Decisió 93/465/CE, d'acord amb les modalitats indicades en les ETI.

3. Contingut de la declaració «CE»

La declaració «CE» de conformitat o idoneïtat per a l'ús i els documents que s'hi adjunten han d'estar degudament datats i signats.

Aquesta declaració s'ha de redactar en la mateixa llengua que les instruccions d'ús, i ha de contenir els elements següents:

a) Referència a la Directiva 96/48, relativa a la interoperabilitat del sistema ferroviari transeuropeu d'alta velocitat.

b) Nom, cognoms i adreça del fabricant o del seu mandatari establert a la Comunitat Europea.

c) Descripció del component d'interoperabilitat (marca, tipus, etc.).

d) Indicació del procediment seguit per declarar la conformitat o la idoneïtat per a l'ús (article 10).

e) Totes les descripcions pertinents a què s'ajusti el component d'interoperabilitat i, en particular, les condicions d'utilització.

f) Nom i adreça de l'organisme o els organismes notificats que hagin intervingut en el procediment seguit per a la conformitat o la idoneïtat per a l'ús, i data del certificat d'inspecció, en què, si s'escau, han de figurar el període i les condicions de validesa del certificat, si s'escau, la referència de les especificacions europees.

g) Identificació del signatari apoderat del fabricant o del seu mandatari establert a la Comunitat Europea.

ANNEX V

Subsistemes

Declaració «CE» de verificació

La declaració «CE» de verificació i els documents que s'hi adjunten han d'estar degudament datats i signats:

Aquesta declaració ha d'estar redactada en la mateixa llengua que l'expedient tècnic, i ha de contenir els elements següents:

a) Referència a la Directiva 96/48, relativa a la interoperabilitat del sistema ferroviari transeuropeu d'alta velocitat.

b) Nom i adreça de l'entitat contractant o del seu mandatari establert a la Comunitat Europea (s'hi ha d'indicar la raó social i l'adreça completa).

c) Breu descripció del subsistema.

d) Nom i adreça de l'organisme notificat que ha fet la verificació «CE» que preveu l'article 13.

e) Referències dels documents que contingui l'expedient tècnic.

f) Totes les disposicions pertinents, provisionals o definitives, que ha de complir el subsistema, i especialment, si s'escau, les restriccions o les condicions d'exploració, si és provisional: el període de validesa de la declaració «CE».

g) Identificació del signatari.

ANNEX VI

Subsistemes

Verificació «CE»

1. La verificació «CE» és el procediment pel qual un organisme notificat comprova i certifica, a petició de l'entitat contractant, que un subsistema és:

a) Conforme al que disposen aquest Reial decret i la normativa comunitària.

b) Conforme a les altres disposicions reglamentàries d'aplicació en compliment del Tractat, i pot ser posat en servei.

2. La verificació del subsistema inclou les etapes següents:

a) Disseny global.

b) Fabricació del subsistema, inclosos l'execució de les obres d'enginyeria civil, el muntatge dels components i la regulació del conjunt.

c) Assajos del subsistema acabat.

3. L'organisme notificat responsable de la verificació «CE» ha d'expedir el certificat de conformitat destinat a l'entitat contractant que, al seu torn, ha d'expedir la declaració «CE» de verificació destinada a la Secretaria d'Estat d'Infraestructures.

4. L'expedient tècnic que s'adjunti a la declaració de verificació s'ha d'estructurar de la manera següent:

a) Per a les infraestructures: plànols de les obres, actes d'aprovació d'excavacions i armadura, informes de proves i de control de formigons.

b) Per als altres subsistemes: plànols generals i de detall d'acord amb l'execució, esquemes elèctrics i hidràulics, esquemes dels circuits de comandament, descripció dels sistemes informàtics i dels automatismes, notes de funcionament i manteniment, etcètera.

c) Llista dels components d'interoperabilitat incorporats al subsistema.

d) Còpies de les declaracions «CE» de conformitat o d'idoneïtat per a l'ús dels quals els components esmentats han d'estar proveïts, d'acord amb el que disposa l'article 10 d'aquest Reial decret, acompanyades, si s'escau, dels quaderns de càlculs corresponents i d'una còpia dels informes de les proves i les inspeccions efectuades per organismes notificats sobre la base de les especificacions tècniques comunes.

e) Certificat de l'organisme notificat encarregat de la verificació «CE» segons el qual el projecte és conforme al que disposa aquest Reial decret, acompanyat dels quaderns de càlculs corresponents visats per l'organisme esmentat i on es facin constar, si s'escau, les reserves formulades durant l'execució de les obres i que no s'hagin retirat, i acompanyat dels informes de visites i auditories que hagi elaborat en compliment de la seva missió, segons indiquen els apartats 5.c) i 5.d).

5. Vigilància.

a) La vigilància «CE» té com a finalitat assegurar-se que s'han complert les obligacions derivades de l'expedient tècnic durant la realització del subsistema.

b) L'organisme notificat encarregat de verificar la construcció o la fabricació ha de poder entrar, a qualsevol hora, a les obres, els tallers de fabricació, les zones d'emmagatzemament i, si s'escau, de prefabricació, a les instal·lacions d'assaig i, en general, a qualsevol lloc que consideri necessari per complir la seva funció. L'entitat contractant li ha de remetre o fer que se li remetin tots els documents pertinents i, en particular, els plànols d'execució i la documentació tècnica del subsistema.

c) L'organisme notificat que verifiqui la realització ha de dur a terme auditories periòdiques per assegurar-se que es compleix el que disposa aquest Reial decret, i ha de presentar en aquell moment un informe de l'auditoria als professionals encarregats de la realització. Pot exigir ser convocat en determinades fases de l'obra.

d) D'altra banda, l'organisme notificat pot visitar sense avís previ les obres o els tallers de fabricació. En aquestes visites, pot fer auditories completes o parcials. Ha de facilitar un informe de la visita i, si s'escau, un informe de l'auditoria als professionals encarregats de la realització.

6. L'expedient complet a què es refereix l'apartat 4 s'ha de dipositar, en suport del certificat de conformitat expedit per l'organisme notificat encarregat de la verificació del subsistema en condicions de funcionament, davant de l'entitat contractant o del seu representant. L'expedient s'ha d'adjuntar a la declaració «CE» de verificació que l'entitat contractant ha de remetre al secretari d'Estat d'Infraestructures.

L'entitat contractant ha de conservar una còpia de l'expedient durant tota la vida útil del subsistema. L'expedient ha de ser remès als altres estats membres de la Unió Europea quan ho sollicitin.

7. Tots els organismes notificats han de publicar amb caràcter periòdic la informació pertinent relacionada amb:

- a) Les sol·licituds de verificació «CE» rebudes.
- b) Els certificats de conformitat expedits.
- c) Els certificats de conformitat denegats.

8. Els expedients i la correspondència relacionats amb els procediments de verificació «CE» s'han de redactar en la llengua oficial de l'Estat en què estigui establerta l'entitat contractant o el seu representant.

ANNEX VII

Críteris mínims que ha de tenir en compte la Secretaria d'Estat d'Infraestructures per a la notificació d'organismes

1. L'organisme, el seu director i el personal encarregat de les verificacions no pot intervenir, ni directament ni en qualitat de mandatari, en el disseny, la fabricació, la construcció, la comercialització o el manteniment dels components d'interoperabilitat o sistemes ni en la seva explotació. Aquesta circumstància no exclou la possibilitat d'un intercanvi d'informació tècnica entre el fabricant o el constructor i l'organisme.

2. L'organisme ha de disposar del personal i tenir els mitjans necessaris per complir adequadament les tasques tècniques i administratives relacionades amb la realització de les verificacions; també ha de tenir accés al material necessari per a les verificacions excepcionals.

3. El personal encarregat de la inspecció ha de tenir:

- a) Una bona formació tècnica i professional.
- b) Coneixements satisfactoris sobre les obligacions relatives als controls que du a terme, i una pràctica suficient en aquests controls.

c) L'aptitud necessària per redactar els certificats, les actes i els informes on constin els controls efectuats.

4. S'ha de garantir la independència del personal encarregat de la inspecció. La remuneració d'un agent no ha d'estar en funció del nombre d'inspeccions que efectui ni dels resultats.

5. L'organisme ha de subscriure una assegurança de responsabilitat civil.

6. El personal de l'organisme està obligat al secret professional en tot el que arribi a conèixer en l'exercici de les seves funcions (excepte davant les autoritats administratives competents de l'Estat en què exerceix la seva activitat) en el marc d'aquest Reial decret o de qualsevol norma de dret intern per la qual s'apliqui la Directiva 96/48, relativa a la interoperabilitat del sistema ferroviari transeuropeu d'alta velocitat.